DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII Wilno, dnia 11 sierpnia 1937 r. Nr 15.

SPIS TREŚCI:

Część A.

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY RUCHOWEJ.

92.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 19 lipca 1937 r. Nr 83 w sprawie uaktualnienia regulaminów stacyjnych i planów stacyj.

Zdarza się częstokroć, że przeprowadzone przez oddziały drogowe przebudowy lub przeróbki w układzie torów stacyjnych, względnie w urządzeniach bezpieczeństwa i t. p. nie są uwidocznione w regulaminach stacyjnych w załączonych do nich planach stacyj, skutkiem czego regulaminy te często nie zawierają dokładnych danych, a plany stacyj nie odpowiadają rzeczywistości.

Ponieważ regulamin stacyjny jest podstawą pracy personelu wykonawczego służb ruchu i mechanicznej i zawiera szereg zasadniczych postanowień dotyczących pracy techniczno-ruchowej, związanej z utrzymaniem należytego bezpieczeństwa ruchu, musi on być stale utrzymywany w stanie aktualnym.

W zwiazku z powyższym, polecam naczelnikom oddziałów drogowych przed przystąpieniem do wykonywania jakichkolwiek zmian w układzie torów, w urządzeniach bezpieczeństwa na stacji i t. p. każdorazowo powiadamiać o tym naczelników oddziałów ruchowo-handlowych w tym celu, aby uaktualnienia regulaminów stacyjnych we wszystkich działach dotyczących przeprowadzonej zmiany, można było uwidocznić jednocześnie z jej dokonaniem. Należy dążyć do tego, aby przeprowadzane zmiany były jednocześ-uwidoczniane również i na planach dołączonych do regulaminów stacyjnych.

W przypadku jeśliby tych zmian nie można było przeprowadzić przez uzupełnienie planów za pomocą poprawek, to oddziały drogowe powinny dostarczyć zawczasu nowych planów stacyj, aby uaktualnienie regulaminów można było przeprowadzić jednocześnie z dokouaniem zmian.

Za ścisłe wykonywanie powyższego czynię odpowiedzialnymi odnośnych pracowników służby drogowej.

Naczelnikom oddziałów ruchowo-handlowych polecam pilnie śledzić stan aktualności regulaminów stacyjnych, zaś kontrolerom ruchu przy rewizjach doraźnych i okresowych — każdorazowo sprawdzać stan regulaminów stacyjnych, przy czym wynik sprawdzenia podczas rewizyj okresowych powinien być każdorazowo umieszczany w działce 2 sprawozdania o rewizji stacji z zakresu techniki ruchu i sygnalizacji.

Powyższe nie zwalnia zawiadowców stacyj od obowiązku stałego czuwania nad aktualnością regulaminów stacyjnych i składania natychmiastowych raportów drogą służbową o stwierdzonych niedokładnościach regulaminów i planów ze stanem faktycznym.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr I/4a. 49/131/37.

SPRAWY SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

93.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 27 lipca 1937 r. Nr 84 w sprawie alarmowania drużyn pociągu ratunkowego.

Ustalony przepisami sygnalizacji Nr E-1, sygnał alarmowy Nr 33 — polecam podawać również i w razie wyaadku kolejowego, celem zwołania pracowników dla szybszego wyprawienia pociągu ratunkowego.

W związku z powyższym polecam:

1. próbne alarmy pożarowe podawane tym samym sygnałem alarmowym Nr 33 — a urządzane pięć razy do roku przez kolejową straż pożarną,— wykorzystywać również dla przeprowadzenia przeszkolenia drużyn pociągu ratunkowego;

2. dopilnować aby pracownicy wyznaczeni do drużyn pociągu ratunkowego przybywali natychmiast w czasie alarmu, do miejsca stałego postoju pociągu ratunkowego;

3. kierownikom drużyn pociągu ratunkowego, odnośnych służb — sprawdzać obecność pracowników i zapoznawać ich z rozmieszczeniem wyposażenia pociągu ratunkowego oraz przeprowadzać pouczenia krótko, aby nie zniechęcać ich;

4. w ciągu roku, jeden z alarmów próbnych wykorzystywać na ćwiczenia z uruchomieniem pociągu ratunkowego;

5. naczelnikom oddziałów ruchowo-handlowych i drogowych, naczelnikom i zawiadowcom parowozowni i lekarzom rejonowym:

   a) ogłosić niniejszy okólnik pracownikom wyznaczonym do drużyn pociągu ratunkowego,

   b) dopilnować ścisłego stosowania niniejszego okólnika przez jednostki liniowe,

   c) przestrzegać aby w czasie próbnych alarmów prowadzono przeszkolenie poszczególnych drużyn pociągu ratunkowego, według wytycznych podanych w pkt. 3 i 4 niniejszego okólnika.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr II/4g-176/11-37.

SPRAWY SŁUŻBY ZASOBOWEJ.

94.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 19 lipca 1937 r. Nr 90 o naprawie odzieży inwentarzowej.

Naprawa uszkodzonej odzieży inwentarzowej (kożuchy, buty i t. p.) nie będzie przeprowadzaną centralnie przez służbę zasobów, lecz przez jednostki służbowe, posiadające taką odzież, które powinny naprawić ją we własnym zakresie w myśl przepisów F-2 art. 97 - 108.

Przy wyborze sposobu wykonania naprawy należy uwzględnić w pierwszym rzędzie możliwości zatrudnienia przy naprawie odzieży inwentarzowej własnych pracowników, posiadających odpowiednie kwalifikacje fachowe, a dopiero w razie braku—nająć potrzebnych rzemieślników z poza kolei wyłącznie na czas wykonania naprawy.

W obu przypadkach koszta naprawy winny być zaliczane na właściwą pozycję budżetową posiadanego kredytu na umundurowanie.

Wyznaczenie miejsca i lokalu, gdzie ma być dokonywana naprawa odzieży inwentarzowej, oraz nadzór i kontrola nad wykonaniem tej czynności, należy do oddziałów, parowozowni gł. względnie samodzielnych jednostek służbowych P. K. P.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr V. 1-3a/114/15/37.

95.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 10 sierpnia 1937 r. Nr 93 o zaopatrywaniu składnic zasobowych służb drogowej i mechanicznej w materiały.

Dyrekcja poleca stosować następujące zasady przy zaopatrywaniu podręcznych składnic zasobowych służb drogowej i mechanicznej w materiały:

1. Preliminarze na materiały przeznaczone dla uzupełnienia zapasów w podręcznych składnicach zasobowych przy oddziałach drogowych, parowozowniach głównych i ich podrachunkozdawców, jak również i bezpośrednio dla robót—winny być sporządzane zasadniczo przez referaty materiałowe oddziałów drogowych i parowozowni głównych na druku P. K. P. ser. Z Nr 10 (w myśl p. 4 art. 17 i p. 1 art. 20 przepisów F2) i przesyłane bezpośrednio do odnośnych magazynów głównych (rozdzielczych dla danej grupy materiałów) jeden raz na miesiąc i nie później 10 daty.

Wysłanie preliminarzy do magazynów głównych (rozdzielczych) lub miejscowych późniejszą datą i preliminarzy sporządzonych przez podrachunkozdawców oddziałów drogowych i parowozowni głównych może być stosowane tylko w okolicznościach wyjątkowych.

2. Wszystkie materiały przeznaczone dla celów podanych w p. 1 magazyny główne (rozdzielcze) powinny wysyłać bezpośrednio pod adresem składnic lub jednostek służbowych podanych w preliminarzach i zaliczać je odnośnym rachunkozdawcom zasobowym z pominięciem miejscowych magazynów zasobów.

Wysyłka tych materiałów, jako przeznaczonych na miesiąc następny, winna być dokonana w miesiącu otrzymania preliminarzy.

3. W celu zmniejszenia przesyłek drobnicowych i wykorzystania pełnej nośności wagonu magazyny główne (rozdzielcze) mogą ładować do jednego wagonu materiały przeznaczone dla magazynu zasobów i podręcznych składnic zasobowych położonych w obrębie jednej stacji, lecz wówczas wszystkie specyfikacje na załadowane materiały winny być wysyłane pod adresem tej jednostki, do której w pierwszej kolejności został zaadresowany wagon z materiałami.

Pierwszy odbiorca, po otrzymaniu przesyłki, odładuje materiały jemu przeznaczone i następnie wagon z materiałami i pozostałe specyfikacje przekaże drugiemu i t. d.

Wszystkie poprzednio wydane w tej sprawie okólniki sprzeczne z niniejszym — uchyla się.

Nr V 3a 212/1/37.

96.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 11 sierpnia 1937 r. Nr 95 o organizacji rozwózki węgla, otrzymywanego dla potrzeb DOKP.

W celu planowego przewozu węgla kamiennego do składnic opałowych i uniknięcia

skrzyżowanych okólnych i wstecznych przewozów oraz przetrzymywania wagonów w razie przeekspediowania ich do nowej stacji przeznaczenia, polecam ściśle przestrzegać następujące wytyczne:

1. Miesięczny przydział węgla wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji dla D. O. K. P. Wilno rozdziela Dyrekcja między składnicami opałowymi, znajdującymi się przy stacjach: Wilno, Mołodeczno, Królewszczyzna, Nowo-Swięciany, Dukszty, Łapy, Białystok, Grodno, Suwałki, Czeremcha, Wołkowysk, Lida, Brześć C. Bereza Kartuska, Baranowicze, Stołpce, Łuniniec, Pińsk, Łyntypy, Hajnówka, Nowojelnia, Orańczyce, Janów Poleski, Iwacewicze i Starosielce, uwzględniając posiadany ilostan węgla w składnicach opałowych oraz elektrowniach i wodociągach, do których wymienione składnice opałowe przekazują (reekspedjują) otrzymany węgiel z kopalń.

2. Przydział węgla, ilość i gatunek dla poszczególnych składów ustala Dyrekcja na podstawie posiadanych danych statystycznych, przydział zaś miału węglowego dla elektrowni i wodociągów — na podstawie zapotrzebowań tych jednostek, nadsyłanych do Dyrekcji w terminie do dnia 15-go każdego miesiąca na miesiąc trzeci, licząc bieżący za pierwszy, np. do 15 stycznia na marzec, do 15 lutego na kwiecień i t. d.

3. Składnice opałowe, wymienione w punkcie 1 niniejszego okólnika, obowiązane są przybywający z kopalń pod ich adresem węgiel (miał węglowy) przekazywać, względnie reekspedjować do poszczególnych elektrowni, stacyj wodnych i mniejszych składnic opałowych w takiej ilości, według każdego gatunku, jaka będzie oznaczona każdorazowo przez Dyrekcję.

Przekazywanie (reekspediowanie) węgla do innych punktów, powinno być uskuteczniane w pierwszej kolejności, a dopiero po wypełnieniu normy, składnice opałowe zatrzymują przybywający węgiel dla swoich potrzeb.

4. W celu przyśpieszenia wykonania manipulacyj, związanych z reekspedycją węgla do nowych (dalszych) stacyj przeznaczenia — należy postępwać w sposób niżej podany:

a) o przybyciu wędla do stacyj wymienioych w pkt. 1) dyżurny ruchu, względnie pracownik do tego wyznaczony, powiadamia ziezwłocznie telefonicznie zawiadowcę składnicy opałowej, a ekspedycja towarowa również w tym dniu powinna doręczyć mu zawiadomienie (kwit przesyłkowy) o przybyciu wagonów z węglem ze wskazaniem jego wagi i gatunku;

b) po sprawdzeniu gatunku i wagi przybyłego węgla i na podstawie otrzymanych z Dyrekcji dyspozycyj o przydziale opału do poszczególnych składnic, zawiadowca składnicy opałowej przesyła stacji pisemne żądanie podstawiania wagonów na składnicę opałową ze wskazaniem Nr Nr wagonów, oraz wykaz numeryczny wagonów, które podlegają reekspedycji i nazwę nowej stacji przeznaczenia; jednocześnie zawiadowca składnicy opałowej zgłasza ekspedycji towarowej kwity przesyłkowe na wagony reekspediowane; ekspedycja towarowa powinna wykonać czynności związane z rejestracją kwitów przesyłkowych z takim wyliczeniem, ażeby wagony mogły być wysłane właściwym pociągiem planowym.

W kwitach przesyłkowych na reekspedjowany węgiel należy wskazywać wagę stwierdzoną na stacji nadawczej, t. j. kopalni; przy sprawdzaniu wagi węgla, w razie stwierdzenia braku lub nadwyżki wagi, należy sporządzać protokóły handlowe i odpisy załączać do nowych kwitów przesyłkowych.

W razie przybycia węgla w okresie, kiedy biura ekspedycji towarowej i składnicy opałowej są nieczynne, należy wymienione formalności załatwić niezwłocznie po wznowieniu czynności służbowych w tych jednostkach.

5. Waga węgla powinna być sprawdzona na stacji docelowej bez względu na to: czy węgiel będzie wyładowany na miejscu, czy też podlega reekspedycji do dalszej stacji. Czynności te należy wykonać

jaknajsprawniej, aby nie opóźnić podstawienia wagonów do wyładunku względnie umożliwić wysłanie o czasie w drogę wagonów reekspedjowanych.

6. Na stacji przeznaczenia, posiadającej urządzenia wagowe, należy wagę węgla reekspedjowanego sprawdzać w każdym przypadku stwierdzenia śladów kradzieży lub braku.

Jeżeli stacja przeznaczenia nie posiada wagi wagonowej a w przybyłym wagonie stwierdzono znaczny brak węgla, należy na żądanie odbiorcy wyrażone w kwicie przesyłkowym słowami „żądam zważenia przesyłki", skierować wagon do najbliższej stacji posiadającej wagi wagonowe, celem zważenia i sporządzenia protokołów handlowych.

Powyższe należy uskuteczniać oględnie i tylko w przypadkach stwierdzenia braku znacznej ilości węgla. W każdym przypadku stwierdzenia braku wagi, należy w protokóle o braku zaznaczyć, czy wierzchnia warstwa węgla skropionego mlekiem wapiennym dostatecznie wskazuje na brak powstały w drodze.

7. W razie uszkodzenia wagonu z węglem i dokonania przeładunku, stacja przeładowania powinna przekreślić w kwicie przesyłkowym poprzedni numer wagonu tak, by go można było odczytać, a nowy numer wagonu umieścić obok zakreślonego i stwierdzić tę poprawkę podpisem i stemplem stacyjnym.

8. Zabraniam samowolnie zatrzymywać wagony z węglem w innych składnicach opałowych niż wskazanych w dowodach przewozowych oraz dalszą reekspedycję przesyłek z węglem poza stację przeznaczenia, wskazaną w kwicie przesyłkowym, bez zgody na to Dyrekcji, z wyjątkiem przypadków podanych w pkt. 3-im niniejszego okólnika, oraz w obrębie stacyj Białystok, Baranowicze i Brześć.

9. Rozładunek węgla w składnicach opałowych powinien odbywać się w godzinach ustalonych dla tych czynności z tym, zastrzeżeniem, aby termin ulgowy przewidziany taryfą towarową na wyładunek, nie był przekroczony; termin wyładunku wagonów obcych i górnośląskich nie powinien przekraczać 6 godzin.

Równocześnie uchylam wydane w tej sprawie okólniki zamieszczone w Dz. Zarz. D. O. K. P. nr 36 z 1925 r. poz. 358, ur 7 z 1931 r. poz. 15, nr 1 z 1932 r. poz. 1.

Nr V3f. 23/20/37.

SPRAWY FINANSOWE I KONTROLI DOCHODÓW.

97.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 26 lipca 1937 r. Nr 85 w sprawie wykazywania obrotu druków kwitów bagażowych i druków zaliczeniowych w komunikacji zagranicznej.

Poczynając od miesiąca sprawozdawczego lipca r. b. Dyrekcja poleca wykazywać na ostatniej stronie miesięcznych wykazów nadanego bagażu w komunikacji zagranicznej — obrót kwitów bagażowych oraz na ostatniej stronie wykazów nadanych zaliczeń w komunikacji zagranicznej — obrót druków zaliczeniowych za dany miesiąc sprawozdawczy.

Nr D/5e/3886/37.

UZUPEŁNIENIA i ZMIANA OKÓLNIKA.

98.

Uzupełnienie i zmiana Okólnika Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 23 lutego 1937 r. Nr 17, ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń DOKP Nr 2/1937 r. poz. 15, ustalającego ceny starych podkładów opałowych kat. „C".

Na podstawie okólnika M. K. z dnia 4.III. r. b. Nr 51 „w sprawie cen rejestrowanych starych podkładów na r. 1937" (Dz Urz. M. K. Nr 9-37 r. poz. 68) ustalam z ważnością od dnia 1 sierpnia 1937 r. następujące ceny sprzedażne starych podkładów opałowych kategorii „c":

a) na deputaty opałowe normalnotorowe przepiłowane na 2 części (1 cięcie) i wąskotorowe w stanie niepiłowanym:

Rodzaj kosztów	Podkłady normalnotorowe		Podkłady wąskotorowe			
			o długości 1,2 m.		o długości 1,5 m.	
	miękkie	twarde	miękkie	twarde	miękkie	twarde
w 1 m³ po = szt.	10	10	40	40	30	30
1. Cena podkładów opałowych bez przepiłowania za 1 m³ p. w gr . .	200	285	200	285	200	285
2. Za przepiłowanie podkładów normalnotorowych (1 cięcie) 5 gr	50	65	—	—	—	—
3. Dodatek administracyjny (15 %) w gr	40	50	30	45	30	45
Razem .	290	400	230	330	230	330
Cena sprzedażna za 1 m³ p. w gr	290	400	230	330	230	330
Cena sprzedażna za 1 szt. w gr	29	40	5,75	8,25	7,67	11,00

b) Instytucje wymienione w Dz. Zarz. Dyrekcji z dnia 21 czerwca 1935 r. Nr 3 poz. 5 pkt. 4 mogą otrzymywać podkłady opałowe normalnotorowe przepiłowane na 2 części (1 cięcie) i wąskotorowe niepiłowane, tylko za każdorazowym zezwoleniem Dyrekcji w/g niżej podanych cen:

Cena jednostki w gr	Podkłady normalnotorowe		Podkłady wąskotorowe			
			o długości 1,2 m.		o długości 1,5 m.	
	miękkie	twarde	miękkie	twarde	miękkie	twarde
w 1 m³ = szt.	10	10	40	40	30	30
1. za 1 m³ p. . .	310	430	250	350	250	350
2. za 1 sztukę . .	31	43	6,23	8,75	8,33	11,67

Jednocześnie polecam:

1. przy wydawaniu i sprzedaży starych mostownic i podrozjezdnic przydatnych tylko na opał, odpowiednio stosować wyżej wymienionc ceny za 1 m³ p.

2. przy sprzedaży innych odpadków drzewnych (odpadki desek i t. p.) wydawanych na opał pracownikom kolejowym — pobierać za 1 m³ p. odpadków miękkich 3 zł., twardych — 4 zł 30 gr.

3. przy sprzedaży wiórów i trocin drzewnych pobierać za 1 m³ p. — 1 zł 50 gr.

W związku z powyższym unieważniam tabele cen starych podkładów opałowych kat. „C“ podane w okólniku moim Nr 17 z dn. 23 lutego 1937 r., ogłoszonym w Dzienniku Zarządzeń D. O. K. P. Nr 2 z dnia 24 lutego 1937 r. poz. 15, na str. 18, szpalta prawa i na str. 19 szpalta lewa.

Nr V3f. 23/18/37.

Sprostowanie błędów.

W okólniku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 5 maja 1937 r. Nr 61 w sprawie zwiększenia nadzoru nad naprawą parowozów, ogłoszonym w Dzienniku Zarządzeń D. O. K. P. Nr 10/1937 r. pod poz. 70, podano mylnie na str. 95, pkt. 1 ustęp drugi, w nawiasach Dz. 2, rozdz. 5, § 3, poz. 16, — powinno być: (Dz. 2, rozdz. 5, § 3, poz. 1-b).

Nr II.2-a 10/265/37.

Adres Redakcji i Administracji:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:

Prenumerata wynosi w kraju:

Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.

Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:

Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 1130. VIII-37. 1000.